

SECRET

German Democratic Republic

FDD Abstract

25X1X

STATISTICS ON RAILROAD TANK CARS (12 pp; German; [redacted])

25X1C

The document is [redacted] of the Operations Department of the Tank Car Office of the German Reichsbahn, dated 13 Jan 1951.

25X1A

The Tank Car Office was established by law on 14 August 1950. After setting up its office organization it began its work by registering all tank and container cars under its jurisdiction during November 1950. Some of the data produced by this registration, as of 31 December 1950, were:

Tank and container cars registered	1,850
including:	
Cars owned by Tank Car Office	1,154
Cars under trusteeship of Tank Car Office (West-German cars)	390
 Damaged cars	 64
of these,	
In repair shops	41

Processing of most of the registration forms <sup>was</sup> expected to be completed by 15 February 1951.

Use of tank cars will be directed by the Operations Department of the Tank Car Office in accordance with the monthly transport plan approved by the Ministry of Transportation. Under the chief of the department, the following groups will exist: Planning, Reports, Filing, Control. The responsibilities and duties of each group are outlined.

Among the successes claimed by the Tank Car Office were the elimination of an acute gasoline and diesel fuel shortage in September 1950 and the organization of an edible oil transport of 251 tank cars from Brest in Nov/Dec 1950. The latter is explained in detail, and lack of cooperation with other agencies is scored.

A description of the assignments of the Tank Car Office within the Five-Year Plan concludes the report. It is a general discussion, and does not give any actual plan figures.

Return to CIA Library



25X1A

21 June 1951

CENTRAL INTELLIGENCE AGENCY  
**INFORMATION REPORT**

REPORT NO. [REDACTED]

CD NO.

DATE DISTR. 29 May 1951

NO. OF PAGES

NO. OF ENCLS. 1 (12 pages)  
(LISTED BELOW)SUPPLEMENT TO 25X1X  
REPORT NO.

COUNTRY Germany (Russian Zone)

25X1CSUBJECT Statistics on Railroad  
Tank Cars

PLACE ACQUIRED [REDACTED]

DATE OF IN  
ACQUIRED [REDACTED]

OF THE UNITED STATES WITHIN THE MEANING OF THE ESPIONAGE ACT OF  
U. S. C., 31 AND 32, AS AMENDED. ITS TRANSMISSION OR THE REVELATION  
OF ITS CONTENTS IN ANY MANNER TO AN UNAUTHORIZED PERSON IS PRO-  
HIBITED BY LAW. REPRODUCTION OF THIS FORM IS PROHIBITED.

\* Documentary

SOURCE

Attached on indefinite loan are statistics on railroad tank cars  
in the Russian Zone for 1950.

NORTHERN BRANCH  
JUN 5 1951

25X1A

CLASSIFICATION SECRET [REDACTED]

Approved For Release 2002/01/18 : CIA-RDP83-00415R008300140002-2

266

Kesselwagenleitstelle  
der Deutschen Reichsbahn  
- Operative Abteilung -

Berlin, den 13. Januar 1951.

Jahresabschlußbericht 1950 der Kesselwagenleitstelle  
- Operative Abteilung -

I. Bildung der Kesselwagenleitstelle:

Das Gesetz über die "Verordnung über den Kesselwagenverkehr" und damit Bildung der Kesselwagenleitstelle wurde am 14.8.1950 erlassen. Durch Veröffentlichung im Gesetzesblatt Nr. 92 der Deutschen Demokratischen Republik erhielt die Verordnung Gesetzeskraft.

Die nachstehenden Ausführungen zergliedern sich in:

- Zusammenstellung der zur Durchführung gebrachten Maßnahmen endend mit der 31. Dezember 1950,
- Programm und Arbeitsumstellung an Hand der gemachten Erfahrungen im Hinblick auf den am 1. Januar 1951 angelaufenen Fünfjahresplan.

Erste Maßnahmen:

Unterrichtung der Präsidenten der Reichsbahndirektionen von der Bildung der Kwl. durch ein gesondertes Schreiben des Generaldirektors der Reichsbahn.

Einberufung aller Rb-Rediensteten der Wagenbüros aller Reichsbahndirektionen am 31. August 1950.

Teigespunkte:

- Ziele und Zweck der Schaffung der Kwl.
- Vorbereitung und Richtlinien für die am 1.9.50 ange setzte Registrierung aller Kwg. und Topfwagen.
- Kurzer Abriß über bevorstehende Änderungen in der Transportplanung für Kesselwagen.

Erlaß der 1. Durchführungsbestimmungen zur Verordnung über den Kesselwagenverkehr. - Registrierung von Kesselwagen.

II. Innerbetriebliche Maßnahmen:

- Fertigstellung und Bekanntgabe eines Arbeitsverteilungsplanes an die Mitarbeiter der Operativen Abteilung. Für die Kontrollgruppe besondere Richtlinien. Ausearbeitung erfolgte in Anlehnung an den Struktur- und Stellentypen der Kwl.
- Erstellung eines neuen Aktenwesens nach volkseigenen Gesichtspunkten, abgestimmt auf die einzelnen Arbeitsgebiete der Gruppen der operativen Abteilung.
- Einsetzung von besonders qualifizierten Mitarbeitern auf Spezialgebiete.
- laufende fachliche Schulung der Mitarbeiter der Abteilung. Besondere Schulung der Kontrolleure.
- Beschaffung von Fahrplänen, Karten, aller Art Bestimmungen, ZVoBL. und Gesetzesblätter, Fernsprecher für die Kontrollgruppe.

Approved For Release 2002/01/18 : CIA-RDP83-00415R008300140002-2

- 2 -

**III. Registrierung:**

Gemäß § 2 der Verordnung über den Kesselwagenverkehr hat am 1.9.50 die Registrierung aller schienengebundenen Kessel- und Topfwagen begonnen. Termingemäße Beendung am 30.9.50.

Nicht registriert wurden:

- a) alle ZMw- Kesselwagen
- b) alle Fahrzeuge die bisher von der Treuhandverwaltung für Kesselwagen der Deutschen Reichsbahn in Niedersachsenwerken verwaltet wurden.

Bei den ZMw- Kesselwagen erfolgt die Registrierung gekoppelt mit einer gleichzeitigen Umbezeichnung der Wagen anhand eines besonderen Schlüssels.

Als Termin für den Registrierungsbeginn war der 3.12. vorgesehen. Infolge Kälteeinbruch und seitens der Abt. V der Generaldirektion Reichsbahn erfolgter unzureichender technischer Vorbereitung mußte diese Aktion zurückgestellt werden. Entscheidend für die Verschiebung des Termin ist auch die besondere Beanspruchung des gesamten Wagenparkes im IV. Quartal zur Realisierung des Transportplanes anzusehen.

Bei den am 9.1.51 aufgenommenen erneuten Besprechungen stellten sich Schwierigkeiten in der Finanzfrage heraus. Desgleichen wurden Bedenken gegen die vorgesehenen Wagennummernreihen seitens der Internationalen Gruppe der GDR geäußert.

Es wurde daher beschlossen:

- 1.) Der Kfm. Leiter der Kwl. klärt sofort mit dem Finanzdirektor der GDR. die Frage der Finanzierung der Umzeichnungsaktion,
- 2.) Die Internationale Gruppe der GDR meldet beim RIV die beabsichtigte Umbezeichnung der ZMw- Kesselwagen an.
- 3.) Die Abtlg. IV und V bereiten intensiv alle technischen Maßnahmen vor.  
Die Durchführungsmaßnahmen lagen bereits als Ergebnis der Sitzungen über diese Frage vom 12. und 21. November vor.

Die Registrierung der Kwl-eigenen und treuhänderisch verwalteten Wagen erfolgt zur Zeit.

Die Vorprüfung der von den zur Registrierung verpflichteten Kesselwagenbesitzern eingereichten Registrierbogen lag in den Händen der Wagenbüro's der Rbd'en. Erwartungsgemäß fiel mit Ende des Registrierungstermin bei den Rb- Dienststellen ein derartiger Arbeitsfall an, sodaß die Bearbeitung der einzelnen Bogen mit den dazugehörigen Stellungnahmen erst gegen Ende Oktober 1950 bewältigt war.

Die Auswertung der Registrierbogen regelt sich nach den auf einer Sitzung der Kwl. vom 25.9.50 festgelegten Richtlinien. Richtweisend und verantwortlich für Registrierung ist die Kontrollgruppe der Kwl. Bei Sonderfällen z.B. Entscheid über Beachlagnahme Entscheidung über die Eigentumsverhältnisse, entscheidende Kommission, die je nach Bedarf oder 4 Wochen zusammentritt.

- 3 -

Approved For Release 2002/01/18 : CIA-RDP83-00415R008300140002-2

Approved For Release 2002/01/18 : CIA-RDP83-00415R008300140002-2

- 3 -

Registrierung:

In groben Zügen skizziert gliedert sich der Registrierungsauflauf wie folgt:

1. Vorprüfung ( nach der alten Kartei und gleichzeitige Erstellung der neuen Wagenkartei)
2. Festlegung bzw. Festsetzung des Eigentumsverhältnisses ( erfolgt nach den Bestimmungen des Gesetzesblattes Nr. 92, bezw. Weisungen des Ministeriums des Innern, Amt zum Schutze des Volkeigentums.)
3. Nummerierung der Registrierbogen, Eintragung in das Hauptwagenbuch.
4. Unterschrift der Registrierbogen durch den Direktor der Kesselwagenleitstelle.
5. Rückgabe der Registrierbogen an den Wageneigentümer. ( bei nach den neuen Bestimmungen zum Volkeigentum erklärten Wagen erfolgt die Rückgabe unter gleichzeitiger Aushändigung eines Mietvertrages.)

Zahlenmaterial: ( Stichtag 31.12.50 )

Durch Registriervorgang gelaufen: 1850 Kwg.  
(d.h. ins Hauptbuch eingetragen)

Davon gem. § 8 der Verordnung über den Kesselwagenverkehr in die Rechtsträgerschaft der Kwl übernommen:

1154 Kwg

Davon in Treuhandverwaltung der Kesselwagenleitstelle genommen:  
(Es handelt sich hierbei um Wagen die westdeutschen Besitzern gehören)

390 Kwg

Davon den anmeldenden Besitzern als Eigentum anerkannt 221 Kwg

Besitzverhältnisse sind nach ungeklärt bezw. Ermittelungen laufen 82 Kwg

Widerrechtlicher Besitz wurde an festgestellt. Die Fahrzeuge wurden zu Gunsten der Kwl eingesogen.

Ihrem ursprünglichen Verwendungszweck konnten wieder zugeführt werden. 91 Kwg.

Lt. Registrierbogen waren auf Werkgleisen wegen Unbrauchbarkeit abgestellt. 64 Kwg.

Von diesen 64 Kwg sind bisher zusätzlich Reparaturwerkstätten aufgeführt worden. Während der Rest erst geborgen und auf Gleise gestellt werden muss. 41 Kwg

Insgesamt sind durch die operative Abteilung (Kontrollgruppe bearbeitet worden. 2 065 registrierte

- 4 -

Approved For Release 2002/01/18 : CIA-RDP83-00415R008300140002-2

Approved For Release 2002/01/18 : CIA-RDP83-00415R008300140002-2

- 4 -

Für die Registrierung der ZMW - Wagen sind besondere vorbereitet worden bzw. befinden sich in Das gleiche gilt für die bisherigen Kesselwagen der Handverwaltung für Kwg. der Deutschen Reichsbahn.

Aus den gewonnenen Erfahrung des bisherigen Registrierungsverlaufes kann die Beendigung der Bearbeitung der bisher eingereichten Hogen bis zum 15. Februar 1951 restlos durchgeführt sein.

Eine Ausnahme dürften solche Wagen bilden, deren Eigentumsverhältnisse zweifelhaft sind und daher besonderer langwieriger Schriftverkehr notwendig ist.

IV. Aufbau des operativen Einsatzes der Kesselwagen für die deutsche Wirtschaft.

1. Der Wageneinsatz erfolgt durch die operative Abteilung.
2. Richtungswisend ist in allen Fällen die monatlich neu erstellte und vom Ministerium für Verkehr bestätigte Transportplanung.

Organe des operativen Wageneinsatzes:

a) Verantwortlich für den gesamten Wagenumlauf zeichnet der Leiter der operativen Abteilung (siehe Arbeitsanweisung der operativen Abteilung)

b) Gruppe Planung:

Verantwortlich für:  
Realisierung des bestehenden Transportplanes,  
Plankontrolle, Genehmigung von Nachplanungen und Umplanungen.  
Erstellung des neuen Transportplanvorschlags für die dem Planmonat folgende Planungsperiode.

Die Realisierung des Transportplanes sowie die Plankontrolle sind aus zweckmässigkeitsgründen miteinander gekoppelt. Ein besonders hierzu entwickeltes Formular gibt täglich Nachweis über Planerfüllung. Ein gleicher Transportplan befindet sich bei den Wagenbüros der RbD'en die täglich bis 12 Uhr eingetretene Veränderungen melden. Monatlich wird der Kontrollplan abgerechnet. Die Ergebnisse ausgewertet. Sie bilden die Grundlage für die weitere Planung.

Der Kontrollplan enthält die Kontingente für die einzelnen Verlader. Es ist daher ohne weiteres möglich bei Fehlplanungen und groben Fehlern den Betreffenden zur Rechenschaft zu ziehen. (Muster 1)

Dieses System ist seit dem 1. November 1950 eingeführt worden. Die Auswertung der Kontrollbögen ist schon im wesentlichen gute Ergebnisse gezeigt. Auf Grund dieses Verfahrens werden Anmelder und Verlader zur Plandisziplin und realen Transportplanung erzogen.

Weiterhin wird den RbD'en ein Wagenverteilungsplan monatlich übergeben. Dieser Plan enthält alle Wagenkontingent und dient den Wagenbüro's als Grobübersicht über den lich zu stellenden Wagenraum.

Desgleichen werden gefürt:

1. Grafische Darstellungen über:  
Planerfüllung der Produktionswerke unterteilt in:  
Wagenanforderung, Gestellung und Beladung.

- 5 -

Approved For Release 2002/01/18 : CIA-RDP83-00415R008300140002-2

Approved For Release 2002/01/18 : CIA-RDP83-00415R008300140002-2

- 5 -

Planerfüllung der Werke für die deutsche Wirtschaft,  
Planerfüllung für Export,  
Wagenein- und Ausgang nach dem Auslande.  
Eingeführt ab 1. Dezember 1950.

Erstellung eines neuen Transportplanungssystems:

Der Einsatz der Kesselwagen richtet sich nach dem von der Wirtschaft angeforderten Wagenraum.  
Als Grundlage hierfür dient das Transportplanungsverfahren.  
Das Ministerium für Verkehr hat ein neues Transportplanungsverfahren entworfen und dieses im Gesetzesblatt Nr. 112 veröffentlicht. Inhaltlich hat dieses Gesetz einige Grundlegende Mängel insbesondere steht es im Widerspruch zum § 4 des Gesetzes Nr. 92. Bei der Bekanntgabe des neuen Transportplanungsverfahrens vor einem Krium der Verkehrsträger, Handelszentralen, Landes- und Kreistransportreferenten, wurde durch die Kesselwagenleitstelle und Abteilung Transportplanung der damaligen Hauptabteilung Materialversorgung, eine Abänderung des Transportplanungsverfahrens für Kesselwagen durchgesetzt um den Richtlinien des Gesetzes Nr. 92 § 4 zu entsprechen.  
Es wurde seitens der Transportplanungsabteilung der Materialversorgung und Kesselwagenleitstelle beschlossen im 1. Monat des neuen Transportplanungsverfahrens entsprechende Erfahrungen zu sammeln, für Kesselwagen besondere Durchführungsbestimmungen zu erlassen und Anmeldungsvor drücke zu entwickeln.

Das neue Transportplanungsverfahren für Kesselwagen konnte leider erst Ende Dezember fertiggestellt werden. Die Verzögerung entstand durch zeitweiligen Ausfall des für das Staatssekretariat Materialversorgung, Abt. Transportplanung zuständigen Sachbearbeiters und nicht zuletzt durch Personalumstellung innerhalb der operativen Abteilung der Kesselwagenleitstelle.

Die in den Monaten Oktober - Dezember gemachten Erfahrungen sind in die neuen Transportplanungsbestimmungen mit hingearbeitet worden. Die Planungsvor drücke sind im Gegensatz zu denen des Planungsverfahrens der Ministeriums für Verkehr wesentlich kleiner gehalten und weisen bei Rücklauf am Ende des Planmonats Angaben über Planerfüllung auf. Eine Neuerung, die beim vorgenannten Verfahren nicht erhalten ist.

Besondere Schwierigkeiten:

Bei Bekanntgabe des neuen allgemeinen Transportplanungsgesetzes durch das Ministerium für Verkehr, hatte dieser auf unsere Intervention hin gesagt, einen Zusatz bei Veröffentlichung in folgender Form mit aufzunehmen. Für Kesselwagenplanung werden besondere Bestimmungen erlassen, dahin bleibt die bisherige Form des Transportplanungsverfahrens für Kesselwagen bestehen. Leider wurde der Zusatz in ganz verstimelter Form gebracht, sodaß es den Anschein hatte, daß für Kesselwagen überhaupt keine Pläne notwendig wären. Hierdurch sahen sich viele Kontingent veranlaßt für Kesselwagen keine Planung einsurreicher Zusätzliche Anweisungen in den Monaten November und Dezember waren notwendig um diesen Übel abzuheben. Bei P von Betrieben mußte jedoch auch vielfach die Feste gemacht werden, daß sich viele Produktionsstätten in Frage des Anmeldens von Transportraum überhaupt im waren. Eine erneute intensive Aufklärung wird drin

Approved For Release 2002/01/18 : CIA-RDP83-00415R008300140002-2

- 6 -

notwendig gehalten. Da wo solche Mängel auftauchten sind sie bereits durch die Kesselwagenleitstelle abgestellt worden. Eine intensive Schulung vor allen Dingen der Kreis-transportreferenten wird dringend für notwendig gehalten. Anhand den täglich zu machenden Erfahrungen wird klar, daß diese teilweise über ihr Arbeitsgebiet nicht informiert bzw. sich überhaupt nicht um ihre zu betreuenden Betriebe kümmern. Das mangelhafte Ausfüllen der Vordrucke und die bedenkenlose Bestätigung einer dringenden Wagengestellung, wobei die Fahrzeuge aber von den betreffenden Betrieben überhaupt nicht angefordert werden, spricht eine deutliche Sprache.

Durch die eingeführte straffe Organisation der Kesselwa- genleitstelle in der vorbeschriebenen Art, kann damit ge- rechnet werden innerhalb kürzester Zeit zu einer 100 % igen realen Transportplanung zu gelangen. Es wird sich dabei erweisen, daß unter Berücksichtigung aller Faktoren der Kesselwagenpark der Deutschen Demokra- tischen Republik bei umsichtiger Lenkung den Erforder- nissen des Fünfjahresplanes gewachsen sein wird. Zumal alle neuen Erfahrungen und Erkenntnisse sofort aus- und ver- wertet werden.

c) Meldegruppe

In der Meldegruppe laufen die täglichen Wagenbewegungen zusammen. Sie arbeitet nach den Weisungen des Transport- planes. Eine Kartei aller freizügig eingesetzten Kesselwagen weist den Standort jedes einzelnen Kesselwagens in der DDR und im Auslande aus. Wagenmeldungen werden täglich bis 11 Uhr von allen RbD'en nummernmäßig aufgegeben. Alle erforderlichen Zahlen für die Transportplanerfüllung werden hier aufgenommen. Desgleichen wird hier die Schadwagenübersicht zusammenge- stellt. Täglich erfolgt deswegen eine Rücksprache mit den Leiter der technischen Abteilung der Kwl. Über Zuführung an die Reparaturbetriebe, Festlegung des Zeitpunktes der voraussichtlichen Fertigstellung von Wagen. Diese Feststellungen werden in grafischen Darstellungen ver- wertet und dienen insbesondere bei der Transportplanung zur Mitbestimmung des Kesselwagenkontingentes für den fol- genden Planmonat. Diese Gruppe arbeitet bereits in voller Höhe seit dem 1. September 1950.

Die entsprechenden Voraussetzungen für die Arbeit dieser Gruppe, insbesondere Arbeitsanweisungen für die Wagenbüros der RbD'en wurden in der Zeit vom 20.-30. August geschaffen. Der innerbetriebliche Einsatz richtet sich nach den Arbeits- anweisungen für die operative Abteilung.

d) Karteiwesen:

Die Kesselwagenkartei wird analog der Kesselwagenregistrie- rung neu geschaffen, da das vorhandene Material unvollstän- dig und zum Teil auch infolge der Kriegsereignisse verbrannt ist. Die Karteigruppe gibt die Genehmigung zum Auslauf von Kessel- wagen nach Westberlin bzw. Westdeutschland. Desgleichen ist sie maßgebend beteiligt an den Registrierarbeiten, sodas bei Beendigung der Registrierarbeiten eine vollständig neue Kesselwagengrundkartei, Einstellerkartei und Haupt-

- 7 -

Approved For Release 2002/01/18 : CIA-RDP83-00415R008300140002-2

Approved For Release 2002/01/18 : CIA-RDP83-00415R008300140002-2

- 7 -

buch vorhanden sein wird. Die zu leistende Arbeit ist jedoch sehr umfangreich und vor allen Dingen zeitraubend, da die Angaben auf den Karteikarten äusserst genau und gewissenhaft eingetragen werden müssen.

d) Kontrollgruppe:

Der Arbeitsaufwand der Kontrollgruppe richtet sich nach einer besonderen Arbeitsanweisung ist auf Grund dieser direkt dem Direktor der Kwl unterstellt.

Sie ist, wie bereits erwähnt massgeblich an der Registrierung der Kesselwagen beteiligt. Die Gruppe ist seit dem 1. Dezember 1950 voll personell besetzt.

Erfolge:

Feststellung von Bank-bezw.Postscheckkonten ehemaliger Konzernfirmen in der DDR; So z.B. der Wifo, Nerag, Nitag. Sicherstellung von Kesselwagen die nach den Westzonen laufen sollten. Beschlagnahme von Wagen die widerrechtlich benutzt wurden.

Durchführung folgender Sonderaktionen:

1. Beseitigung der akuten Bensin- und Dieselkraftstoffknappheit im September zur Herbstbestellung und Melassekampagne. Durch den Einsatz von Kontrolleuren im mitteldeutschen Raum und durch inmittelbaren Eingriff in den Wagenumlauf bei der Rbd Halle, war es möglich in dem Zeitraum vom 24. - 30. September 1950 trotz hoher Exportverladungen 14 500 t Kraftstoffe für die deutsche Wirtschaft aus den Produktionsstätten herauszufahren.

Dieser Erfolg war möglich in ständiger Fühlungnahme und Haltung der Meldegruppe in Berlin mit den bei den Werken umherfahrenden Kontrolleur. Seit dieser Zeit werden monatlich die Auslieferungen für die deutsche Wirtschaft überwacht und besonders grafisch und statistisch festgehalten. Auf diese Weise wird erreicht, dass die bisher jedes Jahr aufgetretenen Perioden in denen Kraftstoffmangel in der DDR akut auftrat für immer verschwinden und vor allen Dingen Schwierigkeiten rechtzeitig erkannt und im Keime erstickt werden.

Auf diese Weise ist eine enge Zusammenarbeit mit der Deutschen Kraftstoff- und Mineralölszentrale in Berlin erreicht worden. Details sind dem in der Anlage beigefügten Kontrollbericht zu entnehmen.

Die bei den damals aufgetretenen Schwierigkeiten gemachten Erfahrungen sind weiter ausgewertet worden. Es deshalb auch möglich gewesen noch in dem letzten Tag des Jahres 1950 (v. 28.12. - 31.12.50 durch geschickte Wagenlenkung und Einsatz aller Kräfte und des letzten Wagenausgangs 9 500 t Kraftstoffe, die sonst verfallen wären den Verbrauchern zuzuführen und einmal das Transport soll und auch den Auslieferungsplan rechtzeitig veterminegmaess zu erfüllen.

Für das Jahr 1951 sind besondere Maßnahmen vorgenommen, die eine Egalisierung der Planerfüllung ermöglichen und Gewaltanstrengungen unmöglich machen. Die Voraussetzungen hierfür sind bereits geschaffen.

- 8 -

Approved For Release 2002/01/18 : CIA-RDP83-00415R008300140002-2

Approved For Release 2002/01/18 : CIA-RDP83-00415R008300140002-2

- 8 -

Zur Behebung der akuten Brennstoffknappheit machte es sich erforderlich, auch in der ersten Dekade des Oktobers besondere Einzelaktionen durchzuführen, so z.B. am 9. und 10. Oktober. Es gelang durch kombinierten Einsatz der Kontrollgruppe des Wagenbüros Halle und des Hydrierwerkes Leitz über Sonnabend und Sonntag 2.700 to Dieselskraftstoff für die Deutsche Wirtschaft zu verladen. Desgleichen hatte die Kontrollgruppe entscheidenden Anteil in der Realisierung der Speiseöl-Import-Transporte aus der UdSSR und anschließend der Spermölkaktion.

Durch vorbildliche Zusammenarbeit mit der VVB Spiritus gelang es, die Realisierung eines Liefervertrages von 5.000.000 Liter trotz erfolgter mehrmaliger Umdisponierung nach Dänemark durchzuführen. Zu den einzelnen Aktionen werden in der Anlage Sonderberichte beigefügt. Anhand der Registrierung, mit deren Durchführung die Kontrollgruppe zur Zeit hauptsächlich beschäftigt ist, gelang es, eine Anzahl Firmen festzustellen, die sich Kesselwagen widerrechtlich angeeignet bzw. verkauft haben, so u.a. die BAG Zelluloid in Flensburg, Firma Jacob & Co, Ammendorf, Büfizit G.m.b.H., Gießen. Letztere hat es sogar fertiggebracht, von volkseigenen Konzernfirmen Kesselwagen und Kesselwagenteile zu kaufen und an Volkseigene Betriebe sowie AG weiter zu verkaufen. Es wird vermutet, daß sich anhand der angestellten Ermittlungen bei dieser Firma eine ganze Menge solcher Verwicklungen aufdecken lassen.

#### Speiseölaktion.

Der Kesselwagen-Leitstelle wurden am 1. Oktober 1950 jenseits Zahlen über die Höhe der Speiseöliefuhr bekannt. Es handelt sich um die Realisierung von 14.000 to. Neben den damaligen bestehenden Schwierigkeiten im Kraftstoffverkehr galt die Sorge der Kesselwagen-Leitstelle der Beschaffung von einwandfreien Wagenraum für den Speiseöltransport. Es war nicht bekanntgegeben worden, welche Arten Speiseöl zum Import gelangen sollten. Die Daha stellte aber vorläufige Bedingungen an die Wagen, so daß angenommen werden mußte, daß es sich um Speiseölraffinade handelt. Aus diesem Grunde war eine Verwendung gebrauchter Kesselwagen von vornherein ausgeschlossen, da sich eine Reinigung für Nahrungsmittelzwecke für solche Wagen a priori als unmöglich erwies. Seitens der Daha erfolgte die Mitteilung, daß die obengenannte Menge in der Zeit von Oktober bis Dezember 1950 eingeführt werden soll. Folgender Wagenraum sollte seitens der Kesselwagen-Leitstelle zum Abtransport bereitgestellt werden:

3 Züge mit je 35 Wagen ohne Heizschlangen  
1 Zug mit 35 Wagen mit Heizschlangen.

In Abbrach dessen, daß die Kesselwagen ohne Heizschlangen ohne weiteres dem Treibstoffsektor zu entziehen waren, bereitete die Bereitstellung von Kesselwagen mit Heizschlangen die größten Sorgen, da gleichzeitig unsererseits eine große Zahl Kesselwagen mit Heizschlange für Melassetransporte im Einsatz stand. Nach Rücksprache mit mehreren Kesselwagenvermietern wurden diese angewiesen, Kesselwagen mit Heizschlangen aus den bestehenden Mietverträgen herauszu ziehen und der Kesc Iwagen-Leitstelle zu übergeben.

Am 26.9.1950 standen 3 Züge mit 105 Kesselwagen vereinigt auf Abruf bereit. Trotz laufender Erinnerung bei der Daha erfolgte Abruf des ersten Zuges erst am 13.10. nach Brest. Infolge schlechter Verständigung zwischen Daha und SKK stand dieser Kesselwagen-Zug vom 16. bis 25.10. in Frankfurt/Oder und konnte der polnischen Staatsbahn nicht übergeben werden, da die SKK noch keine Mitteilung vorliegen hatte, daß das Speiseöl bereits in Brest eingetroffen sei. Der Zug wurde demnach auch nicht in den Aufgabenplan der SKK übernommen.

Approved For Release 2002/01/18 : CIA-RDP83-00415R008300140002-2

Approved For Release 2002/01/18 : CIA-RDP83-00415R008300140002-2

- 9 -

Eine erneute Überprüfung des Zuges am 23.10. durch einen Chemiker in Frankfurt ergab die Untauglichkeit des Wagenzuges für Speiseölbeförderung. Infolge der langen Stehzeit hatte sich, verursacht durch geschlossene Domäokel, Kondenswasser abgesetzt und zu einer Rostung der Kesselwände geführt. Es war daher eine erneute Reinigung notwendig mit einem zusätzlichen Kostenaufwand von 1.700 DM. Nach erfolgter Reinigung lief dann der 1. Zug am 28.10.1950, Stunde 11 über Frankfurt/Oder nach Brest. Zu den vorwähnten Schwierigkeiten entstanden weitere dadurch, daß die uns mitgeteilten Liefertermine nicht eingehalten wurden. Der Hauptanteil der Lieferung von Speiseöl verlagerte sich auf den Monat Dezember. Trotz der erhöhten Inanspruchnahme des Wagengarparkes im Kraftstoffsektor zur Erfüllung der Liefertermine im 4. Quartal DDR und Export, gelang es uns, zur Bewältigung des Abtransports des nunmehr in Brest eilaufenden Speiseöls den ursprünglich vorgesehenen Wagenraum wie folgt zu erhöhen:

am 17.11.1950	zusätzlich	12	Wagen,	insgesamt	113	Wagen eingesetzt
am 29.11.1950	"	22	"	"	135	"
am 2.12.1950	"	14	"	"	149	"
am 5.12.1950	"	45	"	"	194	"
am 8.12.1950	"	7	"	"	201	"
am 15.12.1950	"	50	"	"	251	"

Von den letztgenannten 251 Kesselwagen sind 71 mit Heizschlangen ausgerüstet.

Unter welchen Schwierigkeiten die Schaffung des zur Zeit laufender speiseölwagengarparkes durchgeführt wurde beweist allein die Tatsache, daß beispielsweise bei einer Untersuchung durch Nahrungsmittelehemiker in Leipzig von 50 bereitgestellten Kesselwagen 37 für unbrauchbar erklärt wurden.

Bei Vertragsabschluß zwischen Daha und Sowjetvertragspartner sind seitens der Daha jedoch eine ganze Reihe von wichtigen Punkten nicht berücksichtigt worden. So z.B.

- Schaffung von genügendem Parkraum für die verschiedenen Sorten Speiseöl.
- Erstellung und Erweiterung der vorhandenen Entladevorrichtungen
- Beschaffung und Bereitstellung von Heizkörpern bzw. Heizspinnern zur Erwärmung des Ladegutes in den Kesselwagen.

Zur Klärung der Frage des Entladens der Kesselwagen, insbesondere da durch Kälteeinwirkung das Ladegut in völlig erstarren Zustand hier eintrat, fand eine Sitzung zwischen Vertretern der Daha, Abt. Nahrung und den einzelnen Olmühlen bzw. Hartfettwerken, Margarinofabrik, sowie Vertretern der Kesselwagen-Leitstelle im Hause der Generaldirektion Reichsbahn statt.

Zur Behebung der akuten Schwierigkeiten verpflichtete die Kesselwagen-Leitstelle sich, zusätzlich eine größere Anzahl Kesselwagen mit Heizschlängen bereitzustellen. Fernerhin wurde Unterstützung in der Beschaffung von Siederohren zur Anfertigung von Lauchhähndern seitens der technischen Abteilung der Kesselwagen-Leitstelle angeboten und zugesagt. Der Leiter der technischen Abteilung der Kesselwagen-Leitstelle bemühte sich unablässig, dieses Material aufzutreiben und es gelang ihm, 600 mtr zu bekommen und dieses dem Herrn Dir. Richter von VVB Hartfett in Lichtenberg zur Verfügung zu stellen. Daraufhin lehnte der Herr Dir. Richter dieses Anerbieten ab mit dem Bemerkung, man könne die Entladung auch ohne diese Hilfsmittel durchführen und wies auf eine Besprechung zwischen ihm und dem Herrn Staatssekretär Albrecht hin, wonach in Lichtenberg eine Wärmehalle errichtet werden soll.

Approved For Release 2002/01/18 : CIA-RDP83-00415R008300140002-2

Approved For Release 2002/01/18 : CIA-RDP83-00415R008300140002-2

- 10 -

Eine von uns durchgeföhrte unverhoffte Kontrolle in Lichtenberg ergab folgendes Bild: Unter den zur Entladung stehenden Kesselwagen standen Koksofen aufgestellt. Das in den Ventilen verhärtete Laderut wurde mittels Lötlampen aufgetaut. Trotzdem Herr Dir. Richter das Anerbieten der Kesselwagen-Leitstelle ließ durch Gestellung von Siederohr ausgeschlagen hatte, ließ die Kesselwagen-Leitstelle durch Gestellung einer Lok die im Werk befindliche Dampfkraft erhöhen. Die Unterfeuerung der Kesselwagen ergab größere Schäden an den Fahrzeugen, wie Ausbeutung der Kocsof, Verbrennung des Farbenstriches, Unkenntlichkeit der bahnamtlichen Konzeichen, Undichtigkeit der Ventile. An den sowjetischen Kesselwagen wurden außerdem verbrannte hölzerne Kesselaufbaggerungen festgestellt. Als weitere Schäden an Deutschen Kesselwagen sind verbrannte Brenzylinder zu nennen.

Das Hydrierwerk Rottlben arbeitete bezüglich der Beladung einwandfrei, jedoch hat sich erwiesen, daß das Werk nur täglich weniger als die Hälfte der tatsächlich benötigten Kohlemenge zur Dampferzeugung angeliefert bekommt, so daß die Anladungen trotz größter Anstrengungen sehr langsam vor sich gehen können.

Als weiteres Mittel zur Verschleunigung der Speiseölimporte erfolgte auf Betreiben der Kesselwagen-Leitstelle die Verladung von 120 Wagenachsen, um durch Umachseung sovjetische Kesslwagen nach Deutschland direkt zu überführen. Wie bereits erwähnt, entstanden Differenzen zwischen der DAha, der SKK und der sowjetischen Handelsmission in Berlin. So erklärten sich auch widersprechende Mitteilungen an den Generaldirektor der Reichsbahn bzw. von der SKK, die stets darauf hinausließen, daß die schlechte Durchführung der Importe auf Wagenmangel zurückzuföhren sei. Die Kontrollgruppe der Kesselwagen-Leitstelle hat täglich den Wagenlauf verfolgt. Es befanden sich auch nachweisbar laufend eine größere Anzahl Fahrzeuge zur Umladung in Brest.

Am 28.12.1950 wurde seitens der DAha überraschender Weise erklärt, vom vorhandenen Wagenpark ohne weiteres 65 Fahrzeuge für Rohspiritustransporte abgeben zu können und 10 Fahrzeuge den Märkischen Ölwerken in Wittenberge zur Verfügung zu stellen.

Am 1.1.1951 befinden sich 216 Kesselwagen in dem noch laufenden Speiseölverkehr.

#### V. Aufgaben der Kesselwarenleitstelle im Fünfjahrplan.

Die Bildung der Kesselwagenleitstelle aufgrund des Gesetzesblattes Nr. 95 der DDR v. 22.8.1950 erfolgte in einer Zeit, wo der Zweijahrsplan noch im Laufen und eine akute Gefahr in der Treibstoffversorgung vorhanden war. Desgleichen galt es, schnellstens Maßnahmen zur Realisierung der Speiseölimporte zu treffen und entsprechenden Wagenraum für die Melasseaktion zu schaffen.

Nunmehr gilt es, die innerhalb von 4 Monaten gemachten Erfahrungen wirksam auf den am 1.1.1951 angelaufenen Fünfjahrplan auszudehnen und die Mitarbeiter der Kesselwagenleitstelle fachlich zu schulen und ideologisch zur Erfüllung der uns im Rahmen des Fünfjahrplanes gesteckten Aufgaben zu erziehen.

Die bisher getroffenen Maßnahmen konnten aufgrund ungeeigneter Arbeitsanfallen nur provisorischer Natur und vorbereitenden Charakters sein. Die bisherige Arbeit der Kesselwagenleitstelle stand unter Anleitung der wenigen vorhandenen Fachkräfte und auch diese, sei es nun, dass sie aus der Wirtschaft bzw. von der Deutschen Reichsbahn kamen, mußten sich kurzfristig einer veränderten Situation anpassen. Nunmehr gilt es, systematisch die Arbeit auf breitere Grundlagen zu stellen, damit die uns im Gesetzesblatt Nr. 92 und 95 auferlegten Verpflichtungen besonders im Hinblick auf die naturgemäß zu erwartenden wesentlich erhöhten Anforderungen der Wirtschaft erfüllt werden können.

Approved For Release 2002/01/18 : CIA-RDP83-00415R008300140002-2

Approved For Release 2002/01/18 : CIA-RDP83-00415R008300140002-2

- 11 -

Basierend auf § 2 Abs. B des Gesetzesblattes Nr. 92, d.h. Einsatz und Lenkung aller Kessel- und Tropfwagen nach volkswirtschaftlichen Bedürfnissen, haben sich folgende Erkenntnisse aus den verschiedenen Richtungen herauskristallisiert, die nach einer Verwertung drängen und im Hinblick auf den zu erwarteten Arbeitsanfall innerhalb kürzester Zeit verwertet werden müssen.

Der Hauptfaktor eines wirtschaftlichen Einsatzes und einer realen Lenkung aller Kessel- und Tropfwagen bildet eine grundlegende und alles umfassenden exakte Transportplanung. Diese Planung muß nicht nur die von uns vorwalteten und nach unseren Weisungen laufenden freizügigen Kesselwagen umfassen, sondern auch alle übrigen, sich in den Händen volkseigener Betriebe und Privatfirmen befindlichen Fahrzeuge. Diese Erkenntnisse wurden besonders aus den Fehlern des Gesetzes über die Haufassung der Transportplanung (Gesetzesblatt Nr. 112) gewonnen. Die Kesselwagen-Leitstelle hat, wie bereits in vorliegendem Bericht schon einmal erwähnt, Weisungsgebot mit dem Staatssekretariat Materialversorgung gemäß § 4 des Gesetzesblattes Nr. 92, speziell für Kesselwagen abgestimmte Durchführungsbestimmungen über die Transportplanung von Kesselwagen ausgearbeitet. Dabei sind die Lücken, die das neue Transportplanungsverfahren für sonstige Güterwagen aufweist, hinsichtlich der Kesselwagen, geschlossen worden.

Die Ziele, die erreicht werden müssen, sind an sich klar. Zur Durchführung bedarf es natürlich einiger innerbetrieblicher Maßnahmen, so z.B.: Weiterer Ausbau der technischen Abteilung, Verwollkommnung der Arbeit der Meldegruppe und Schaffung der Grundlage zu positiveren Arbeitsleistungen. Eine weitere wichtige Voraussetzung für die Arbeit der Meldegruppe bildet die Erfassung und Registrierung der vorhandenen ZMW-Wagen Parkes.

Die Vermietungsabteilung muß organisatorisch enger an die Operative Abteilung angegliedert werden, um zusätzlichen Wagenraum kurzfristig bei Sonderaufträgen der Wirtschaft zur Verfügung zu stellen.

Die erreichten Erfolge in den letzten 4 Monaten, besonders im Bereich, in dem Realisierung bzw. Übererfüllung der Verteilung für Export und Deutsche Wirtschaft basierten besonders im Dezember auf gemeinsamer Aktion unter Zusammenarbeit der Kesselwagen-Leitstelle mit dem Kreuzerwerk und den Verteilerorganisationen. Unser Ziel wird es daher sein, die dabei gemachten Erfahrungen zu verstetigen und wie folgt auszuwerten:

Der Kreis der Anmelder für Kesselwagen muß auf 4 Gruppen zusammengeküngt werden. Diese Maßnahmen erleichtert uns die richtige Ausführung der an uns gestellten Anforderungen. Es müssen daher ins Leben gerufen werden:

- a) Eine Leitstelle für Mineralöl-Kesselwagen DKWZ und Derunapht (Deutsche Wirtschaft)
- b) Eine Leitstelle für Südwagen (Hauptvereinigung VVB (Z) Chemie)
- c) Eine Leitstelle für Kesselwagen im Außenhandelsgeschäft (Import und Export - Verkehrsabteilung der DAHA)
- d) Eine Leitstelle für Kesselwagen im Nahrungsmittelverkehr.

Es wird damit erreicht:

1. Eine reale Transportplanung für die einzelnen Waren und Wagengruppen
2. Ein Überblick für die Kesselwagen-Leitstelle über die im laufenden Monat gestellten Transporttraumanforderungen

Approved For Release 2002/01/18 : CIA-RDP83-00415R008300140002-2

Approved For Release 2002/01/18 : CIA-RDP83-00415R008300140002-2

- 12 -

Verkleinerung des Anmelderkreises und damit Vermeidung von Fehlerquellen,  
5. Verhindern von Doppelanmeldungen  
6. Erzielung genauer statistischer Angaben über Erfüllung des Transportplanes.  
6. Umfassende Erziehung zur Plandisziplin  
7. Gerechte Termingemäss Versorgung der Wirtschaft mit entsprechendem Wagenraum.

Es wird weiterhin angestrebt, von Beginn des Planmonats mit diesen Wagenleitstellen eine Einsatzberatung durchzuführen, die sich monatlich laufend wiederholen, bzw. in dringenden Fällen kurzfristig einberufen wird.

Als weiterer neuer Faktor wird vorgesehen, monatlich vor Beginn des Planmonats mit den Verantwortlern der einzelnen Mineralöl bzw. Kraftstoff erzeugenden Produktionsstätten, in Leipzig zu einer Besprechung zusammenzutreffen. Diese genannten Punkte müssen innerhalb kürzester Zeit durchgeführt werden, damit die Operative Abteilung der Kesselswagenleitung in die Lage versetzt wird, rechtzeitig Fehler und Schwächen zu erkennen und abzustellen.

Zur Kontrolle der laufenden Transportpläne sind noch einzelne Mitarbeiter der Kontrollgruppe zu bestimmen und in ihr Aufgabengebiet möglich einzubeziehen bzw. anzuleiten, damit eine Kontrolle über die Durchführung der von der Kesselswagenleitung angeordneten Maßnahmen möglich ist.

Die Operative Gruppe wird niemals statt auf einem erreichten Standpunkt stehen bleiben, sondern es muß unser Ziel sein, alle Arbeitskräfte intensiv zu schulen und innerhalb der Kesselswagenleitung laufend das Interesse an der Arbeit durch innerbetriebliche Wettbewerbe zu erhöhen und als Motor entscheidend an der Erfüllung des Planjahrsplanes mitzuwirken.

Approved For Release 2002/01/18 : CIA-RDP83-00415R008300140002-2